

シェアサイクルポートに係る課税標準の特例措置

対象税目：固定資産税（地方税）

① 措置を講じる背景・課題（政策目的）

- 国は、自転車活用推進法に基づき、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るため、自転車の活用の推進に関する施策の充実を図ってきたところ。
- また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性向上のための交通ネットワークの整備を推進するためにも、公共交通を補完しファースト/ラストマイルを担う交通システムであるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。

当該措置の政策体系における位置づけ

- 第3次自転車活用施策計画（令和8年5月29日閣議決定）において、シェアサイクルの活用について記載。
面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資する等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有するシェアサイクルの普及を更に促進するため、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」（令和5年9月国土交通省・自転車活用推進本部）の周知を図るとともに、地方版自転車活用推進計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる。

② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第15条第38項
創設年度：令和3年度
適用期限：令和9年3月31日
事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：有】【事後：無】

- 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、固定資産税の課税標準を価格の3/4に軽減。
- ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
- ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け等

減収額

年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
金額（百万円）	0	0.07	0.15	調査中

（出所：総務省調査「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」を元に国土交通省算出）

③ アクティビティ

- 本特例措置は、シェアサイクルの更なる普及を促進するため、事業導入期における収益の確保や、持続可能な事業運営の在り方への課題解決を支援するものである。

④ アウトプット

年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
件数	0	2	1	1
適用額（百万円）	0	7.16	1.60	0.61

（出所：総務省調査「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」）

○アウトカムに対する効果分析

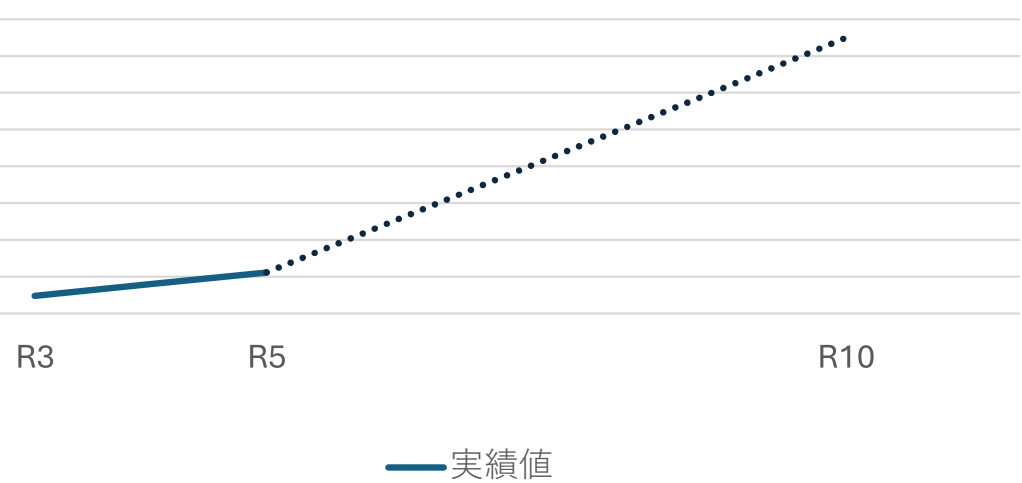
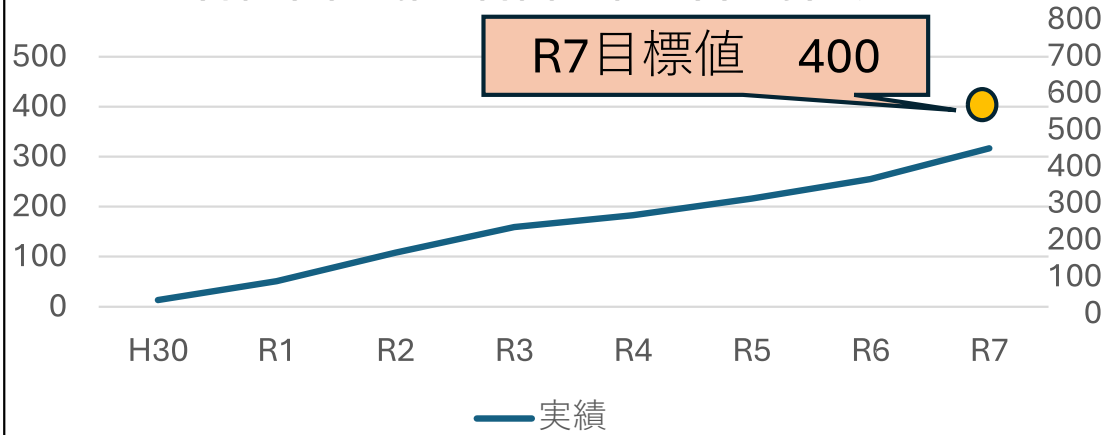
アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 本特例措置がシェアサイクル及び自転車施策の更なる促進の契機となり、市区町村において自転車活用推進計画の策定を進める。
⑤ 短期アウトカム	○ 自転車活用推進計画を策定している市区町村数の増加 指標：自転車活用推進計画を策定している市区町村数 目標値：400市区町村 対象期間：～令和7年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 自転車活用推進計画を策定する市区町村が増加し、本特例措置による事業導入期における負担軽減により、持続可能な事業運営を支援することで、シェアサイクルの充電ポート数が増加する。
⑥ 中期アウトカム	○ 立地適正化計画策定済かつ自転車活用推進計画策定済の市町村における充電ポートの設置数の増加 指標：立地適正化計画策定済かつ自転車活用推進計画策定済の市町村における充電ポートの設置数 目標値：750箇所 対象期間：～令和10年度
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ シェアサイクルポート数の増加により、国内におけるシェアサイクル導入の一層の普及が図られることで、ファースト/ラストマイルの交通手段が確保される。
⑦ 長期アウトカム	○ シェアサイクルを導入した市区町村数の増加 指標：シェアサイクルの導入市区町村数 目標値：500市区町村 対象期間：～令和12年度

分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
国土交通省によるアンケート調査	全国の自治体を対象としており、アウトカムの達成状況を把握できるため。

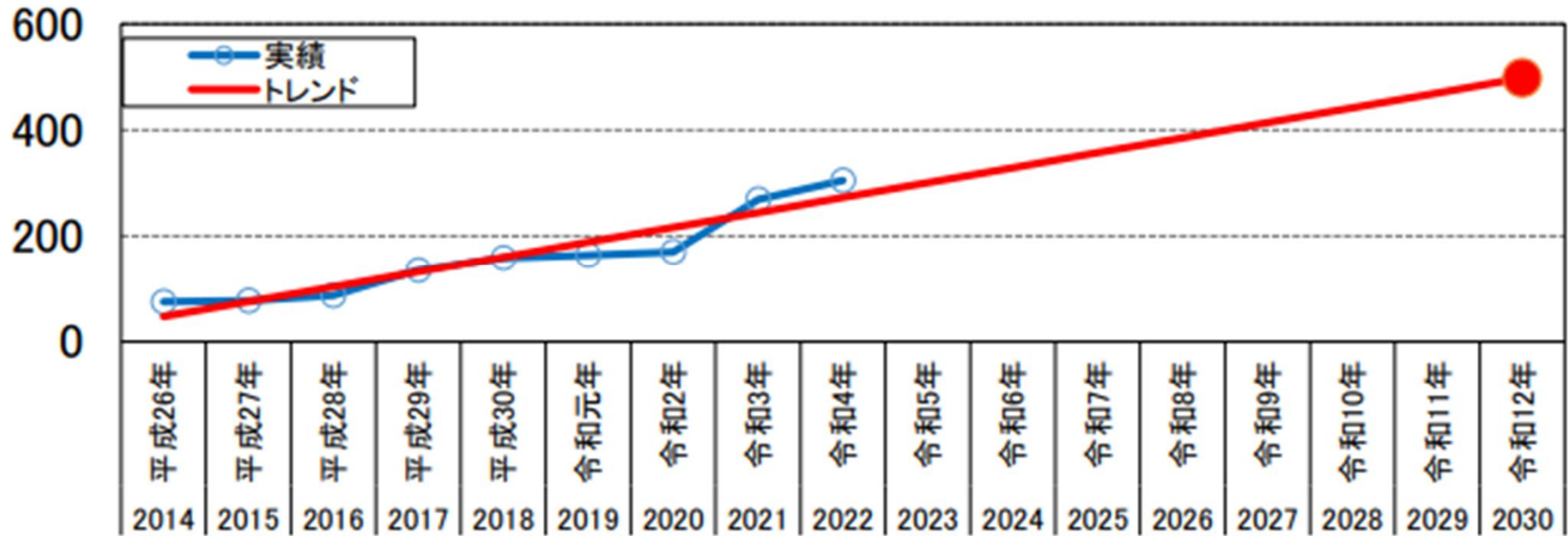
- 分析手法：時系列分析
- 選定理由：アウトカムの数値と税制の実績を比較することで効果を明らかにするため。

立地適正化計画策定済みかつ自転車活用推進計画
策定済みの市町村における充電ポートの設置数

自転車活用推進計画の策定市区町村数



シェアサイクルの導入市区町村数



○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 令和7年度末時点で実績317市区町村となっており、着実に増加しているが、目標400市区町村に未達である。	○ 令和5年度末時点で実績112箇所であり、引き続き中長期的な検証が必要である。	○ 令和6年度末時点で実績323市区町村であり、引き続き順調に推移すれば、アウトカムを達成する見込み。
② 達成できていない場合の要因	○ 自転車活用推進計画を策定している市区町村数は着実に増加しているものの、達成できていない要因としては、本特例措置の認知度が上がらなかったことや自治体において、自転車施策の推進にあたり、専門的な実施体制や計画の策定手順を含めた知見・ノウハウ等が不足していることが挙げられる。 ○ 今後、自治体への本特例措置の周知や地方版自転車活用推進計画策定の手引きを令和8年度に改定し、更なる周知を図っていく予定である。	—	—
③ 政策効果等	○ 自転車活用推進計画を策定している市区町村数やシェアサイクルを導入した市区町村数は着実に増加していることから、一定の政策効果の発現が認められている。 ○ なお、本特例措置は一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・付属物を対象としているため、特定の者への偏り等は認められない。		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	○ シェアサイクルの環境整備に向けて、社会資本整備総合交付金等の予算措置により設備投資の負担軽減を図るとともに、本特例措置によって事業運営段階における負担の軽減や再配置費用の削減に向けたインセンティブを付与している。適切な役割分担がなされており、これらの支援措置により、シェアサイクル事業者の事業運営の安定化に総合的に寄与していることから、本特例措置は政策達成手段として妥当である。		
⑤ 見直しの方向性	○ 一定の政策効果が認められており、今回の自己点検における効果分析等に加え、今後の各事業者における事業の運営状況等を踏まえ、現行措置の見直しも含めて検討する。		

主担当部局 : 国土交通省道路局参事官 (自転車活用推進)

共管担当部局 : —